



**University of
Zurich**^{UZH}

**Zurich Open Repository and
Archive**

University of Zurich
University Library
Strickhofstrasse 39
CH-8057 Zurich
www.zora.uzh.ch

Year: 2017

Passübergang und Traumstrasse. Rituale und Requisiten der alpinen Vergnügungsreise

Tschofen, Bernhard

Posted at the Zurich Open Repository and Archive, University of Zurich

ZORA URL: <https://doi.org/10.5167/uzh-137796>

Book Section

Published Version

Originally published at:

Tschofen, Bernhard (2017). Passübergang und Traumstrasse. Rituale und Requisiten der alpinen Vergnügungsreise. In: Südtiroler Landesmuseum für Tourismus. Die touristische Eroberung der Alpenpässe. Meran: Eigenverlag, 12-20.

Passübergang und Traumstraße

Rituale und Requisiten der alpinen Vergnügungsreise

Bernhard Tschofen



Wenn die Zahl der in Familienalben überlieferten Fotografien und die Masse der an verschiedenen Orten erhalten gebliebenen Ansichtskarten ein Gradmesser für die Bedeutung einer Sache in der Popularkultur ist, dann ist die Pässefahrt für das 20. Jahrhundert mehr als nur eine Episode der Verkehrsgeschichte. Die Präsenz solcher Bildwelten in privaten und öffentlichen Sammlungen ist vielmehr ein Hinweis darauf, dass im freizeitorientierten Passverkehr kulturelle Praktiken und ästhetische Präferenzen im Umgang mit Natur, Technik und Gesellschaft kulminieren. Dementsprechend breit ist das Thema verankert, seine Präsenz reicht von der schönen Literatur, wo der Pass auch im 20. Jahrhundert als Übergang in Raum und Zeit zelebriert wird, über die Handbücher für Automobilisten bis zu den Prachtbänden, mit denen Straßengesellschaften und Gebietskörperschaften ihre oft als Traumstraßen apostrophierten Übergänge ins rechte Licht rücken ließen.

Über Gänge und Übergänge: Technik und Individualität

Der Pass und mit ihm die Gebirgspassage besitzt eine alte, um nicht zu sagen uralte, Metaphorik, die sowohl Gegenstand der politischen Repräsentation und territorialer Machtansprüche als auch der Auslegung subjektiver Erfahrungen in Bezug auf Persönlichkeit und Transzendenz sein kann. Martin Scharfe hat die Geschichte der Alpenpassage neulich in eine anthropologische Perspektive gerückt und dabei vor allem auf die allegorische Dimension, ihren Zusammenhang mit



Reisebus auf der Großglocknerstraße, 1950er

linke Seite: Privates Album der 50. Dolomit Rallye, 1959

Ansichtskarte der Dolomitenstraße, um 1910

Ängsten, Gefühlen und Genuss hingewiesen.¹ Historische Gebirgsüberquerungen in schriftlichen und bildlichen Überlieferungen von Alexander dem Großen und Hannibal über Napoleon bis zu den Kämpfen um die Pässe am Hindukusch in den Afghanistankriegen der Jetztzeit spielen dann auch eine gewichtige Rolle in den kulturellen Gedächtnissen nicht nur der unmittelbar involvierten Gesellschaften.² Und die historischen Einschreibungen haben gerade in den Alpen, wo sich spätestens seit dem 18. Jahrhundert ein verbreitetes Interesse für die historischen Passübergänge, ihre Nutzungsweisen und Bedeutungen entwickelt hat, auch spätere Wahrnehmungen und räumliche Eingriffe geprägt. Dennoch wird mit den Annäherungen an die Alpen im Industrie- und Medienzeitalter ein neues Kapitel der Alpenpässe aufgeschlagen. Dieser Wandel zeigt sich – so ließe sich grob formulieren – vor allem entlang der Prozesse von Technisierung und Medialisierung des Erlebens, und er wird dort besonders deutlich, wo sich diese beiden Linien treffen. Ein sprechendes Beispiel dafür bilden die ungezählten Erinnerungen und Dokumente von Passfahrten mit dem Automobil. In ihnen ist nicht nur viel von Übergängen – und den mit ihnen verbundenen





Autoführer und Werbe-
prospekt, 1964 und 1959

Erlebnissen der Bergfahrt, der Passage und der Talfahrt – die Rede, sondern da wird ebenso viel „über Gänge“ (über Motoren, Kühler und Bremsen) gesprochen. Es geht also um Technik und die Fertigkeiten im Umgang mit ihr, die sich vor den Genuss der alpinen Landschaft und ihre problemlose Transzendierung stellen.

„Wenn Sie nicht über den Berg kommen, dann liegt es nicht am Auto, sondern an Ihnen. [...] Mit diesem Kapitel meine ich die Passstraßen und Alpenwege, die mittelsteilen, aber endlosen Strecken, von denen man nachher zu Hause erzählt. Oder gar eine Abziehplakette auf der Windschutzscheibe mit-

bringt. [...] Wann man oben ist, hängt nicht davon ab, wie schnell man bergauf fährt, sondern wie man mit seinem Auto umgeht. Es ist wie im bürgerlichen Leben: die sparsamen Spießer ziehen letzten Endes an uns vorbei; haben wieder einmal recht und lassen es sich merken. [...] Bergauffahren ist nicht eine Sache des Schalthebels, sondern des Gaspedals. Mit je weniger Gas ein Wagen bergauf fährt, umso besser setzt er also Benzin in Bergsteigevermögen um und umso weniger in Hitze. Und hier geht es nicht etwa um unlukrativen Benzinverbrauch, sondern um Kühlbleiben. [...] Auf der Höhe des Passes steht eine Holzbude für Andenkenwimpel und Plaketten. Letztere sind für die bestimmt, die es sich und ihrem Auto nicht zugetraut haben. Sie werden ge-



James Bond auf der Furka-
passstraße, Goldfinger 1964



nauso an die verkauft, die unterwegs dreimal kochten oder nun einen klappernden Kolben (Kolbenkipper) aufweisen [...]. Bergab geht es leichter. Es kommt nur darauf an, wie man unten ankommt. Ob mit Wagen oder ohne, oder mit rauchenden Bremsen [...].“³.

Die zentrale Stellung der Automobilität für das neue Passgefühl des 20. Jahrhunderts leitet sich aber nicht unmittelbar aus der Technik der Motorisierten ab, sondern aus dem, was im Wort Auto noch heute als Teil des Mythos und Versprechens autonomer Mobilität anklingt. Bereits Otto Julius Bierbaum, der Kronzeuge der Alpenüberquerung mit dem Automobil und auch des Genres der Autoliteratur, rückt in seiner vielgelesenen Schilderung „Eine empfindsame Reise im Automobil“ für die Passagen über Brenner und Gotthard die Unabhängigkeit der Fortbewegung und die damit verbundene Unmittelbarkeit des Erlebens in den Vordergrund. Auf dem Weg in den Süden wird dabei vor allem der Unterschied gegenüber einer Eisenbahnreise, jener für die Entwicklung des Massentourismus so wichtigen Kulturtechnik hervorgehoben:

„Noch an keinem Tage haben uns die Eisenbahnreisenden so leid getan wie heute,

denn wir fahren heute auf der alten Straße über den Brenner, bald über, bald unter, bald neben der Brennerbahn, deren schwarze geschlossene Wagen uns wie aneinander gekoppelte rußige Käfige vorkamen. Daß die heutigen Menschen, ohne durch Amt, Geschäft, Krankheit dazu gezwungen zu sein, sich freiwillig nicht bloß zur rauhen Jahreszeit, sondern auch dann, wenn alles ins Freie lockt, in diese Käfige begeben, nur, weil sie die Möglichkeit haben, damit schnell vorwärts zu kommen, wird einmal zu den Wunderlichkeiten unserer Zeit gehören. [...] Ich bin schon sehr oft im Eisenbahnwagen über den Brenner gefahren, mehr als ein Dutzend Mal, kennen gelernt aber habe ich die Schönheit dieses Alpenüberganges erst heute. Es kam allerdings hinzu, daß uns das Wetter sehr begünstigte. Wir hatten fortwährend die schönste Aussicht nach allen Seiten und genossen sie in unserm offenen Wagen, der alle Steigungen ohne Schwierigkeiten nahm, nach Herzenslust. Der Umstand, daß die Brennerstraße so gut wie keinen Fahrverkehr hat, macht sie für Laufwagenreisen noch besonders angenehm.“⁴

Otto Julius Bierbaum
am Gotthard, 1902

Die Dolomitenstraße in Sammelalbum und Autoführer, 1910 und 1913



Für die Rückfahrt aus dem Süden nehmen sich Bierbaum und seine Frau im Adler-Wagen die ungleich schwierigere Strecke über den Gotthard vor, und die Darstellung seiner Befahrung wird zur idealtypischen Begründung der Vorzüge einer gemächlichen alpinen Vergnügungsreise. In den Bergen erfährt das Unterwegssein im Automobil nochmals seine quasi natürliche Steigerung, die Automobilisten werden zu ihren eigenen Regisseuren des Landschaftserlebnisses im Kontrast der Höhen- und Vegetationsstufen einerseits, aber auch in der Durchmessung der großen Kulturräume von Nord und Süd:

„Bis Airolo geht es ja im allgemeinen ohne allzuspitze Steigung ab; zwar erhebt sich der Weg von 232 Metern auf 1178 Meter, aber diese Steigung verteilt sich auf 57 Kilometer. Dafür muß dann die Steigung bis zur Paßhöhe, also von 1178 Meter bis zu 2111 Meter innerhalb sechzehn Kilometer genommen werden. Das läßt sich nicht im Galopp machen. Und wenn es sich machen ließe, ich weiß nicht, ob mans täte. Die Fahrt ist so wunderbar schön, daß man durchaus nicht den Wunsch hegt, sie abzukürzen. – Es ist vielleicht die abwechslungsreichste Fahrt gewesen, die wir überhaupt gemacht haben. Sie begann im Bereiche fast südlicher Vegetation in einem üppigen Rebenlande mit Edelkastanien und Feigenbäumen und führte in kahle Höhen, wo noch meterdicke Schichten eisig verhärteten Schnees lagen, senkte sich dann in eine nördliche Gebirgslandschaft mit wunderbaren Nadelholzwäldern und führte schließlich durch das herrliche Seegelande, das die Heimat der Tell-Sage ist.“⁵

Pass und Berg:
Terrassenstimmung in den Alpen

Die moderne Geschichte der Passstraße beginnt zwar nicht erst mit dem Automobil, aber sie ist nicht zu trennen von der Begeisterung für die Berge, wie sie im 19. Jahrhundert zu einem massenhaften Phänomen auswuchs und die für uns heute paradoxerweise in der Erschließung der Berge für den motorisierten Individualverkehr in der Zeit nach 1900 einen besonderen Schub erfahren sollte. Der Pass war da aber bereits in die alpine Touristik eingeführt⁶, in eine Touristik, der es weniger um die Überwindung des Gebirges zur Erreichung der jenseits liegenden Ziele ging als vielmehr um eine Bereisung der Alpen selbst. Noch in einer frühen Typologie der Alpenreisenden, die der Ökonom, Politiker und Schriftsteller Max Haushofer, einer der Mitbegründer des Alpenvereins, bei der ersten Generalversammlung 1870 vorgetragen hat, werden dem Alpinismus neben (oder zwischen) den harmlosen „Sommervögeln“ und den ambitionierten „Schneehühnern“ auch jene „Alpenfahrer“ zugerechnet, die sich bevorzugt an den Kurorten der Alpenseen aufhalten und mit der Extrapost bewegen.⁷ Waren den Ambitionierten die zahlreichen kleineren und größeren Alpenübergänge oft nur Etappe zu ihren Tourenzielen, so genügten sie einer

Vielzahl der Alpenbegeisterten als Ziel, von dem aus sich die Schönheit der Berge zwar aus der Nähe, aber aus zugleich entsprechend gesicherter Distanz erleben ließ. Ihr Pendant – im Sinne der Erschließung der Gebirge – ist also weniger die Hütte der im häufig weglosen Gelände ihre Erfüllung suchenden Bergsteiger als das moderne Alpenhotel, wie es sich in der Zeit um 1900 entwickelt. Auch hier stand das ästhetische Erleben der Gebirgsnatur aus der Warte des technisch-zivilisierten Umfelds des Hotels im Vordergrund. Anders gesagt: Der Alpenpass steht gewissermaßen in einer vergleichbaren Beziehung zum „Berg“ wie die Terrasse zur umgebenden Gebirgsnatur.

Das lässt sich am Beispiel Südtirols und der Dolomitenpässe besonders eindrucksvoll nachvollziehen. Waren die Dolomiten im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts allmählich zu einem bevorzugten Ziel in den Ostalpen

geworden, so setzt die eigentliche Popularisierung doch erst mit dem Bau der Dolomitenstraße und der medialen Aufmerksamkeit ein, die diesem ganz nach der Logik modernen kapitalistischen Unternehmertums realisierten Bauwerk zukam. Hier zeigt sich auch der sich um 1900 einleitende Wandel in der Kultur der Passstraße. Geht die Straße in ihrer Idee noch auf den Deutschen und Österreichischen Alpenverein zurück, unter dessen Vereinszwecken die Erleichterung der Bereisung der Alpen mit an erster Stelle stand, wurde sie in ihrer Realisierung durch den Tourismus pionier und Unternehmer Theodor Christomannos auch selbst zum Reiseziel. Nicht mehr um das Erreichen der Tourenziele durch die im Verein organisierten Bergsteiger oder um die Erleichterung des Zugangs in die Dolomitentäler und zu ihren aufstrebenden Sommerfrischeorten ging es, sondern um das Erlebnis der Fahrt als



Straße auf den Sustenpass, 1950er Jahre

Werbepostkarte für eine Busfahrt zum Großglockner, 1938



neues – und bald schon motorisiertes – Alpen-erlebnis.

Geradezu *in nuce* lässt sich nämlich an diesem Beispiel auch ein anderer Wandel verfolgen, wenn man seinen Blick exemplarisch auf die Bildsprache des in mehreren Auflagen erschienenen Buches richtet: Aus dem gemächlich eine von kühlendem Wald umgebene Passstraße erklimmenden Fuhrwerk von 1909 wird noch vor dem Ersten Weltkrieg ein mitten ins mächtige Felsenpanorama der Dolomiten hineinsteuerndes Sportautomobil.⁸ Damit war ein Paradigma grundgelegt, das für die Neuanlage und Umgestaltung alpiner Passstraßen maßgeblich werden sollte. Bauten wie die Großglockner-Hochalpenstraße (1930–1935) folgten nicht mehr verkehrsmäßigen Erfordernissen und richteten ihre Streckenführung an den Maßstäben einer vom Auto als medialem Vehikel der Landschaftserfahrung diktierten Ästhetik aus.⁹ Solche Anlagen führten mitunter sogar – wie das Beispiel der eigens benannten Edelweißspitze an der Glocknerstraße zeigt – über eigentliche Passhöhen hinaus und richteten sich primär nach den zu gewinnenden Blicken und Bildern. In den Alpen zur Perfektion gebracht wurde solche Regie am schweizerischen Sustenpass (1938–1945), der nicht nur als politisches Symbol der Reduit-Schweiz fungierte, sondern bei dem für die Inszenierung des mobilen Alpen-

erlebnisses selbst verzichtbare Tunnel gegraben und Wasserläufe verlegt worden sind.¹⁰

Unterwegs: Liminalität und Raumdynamik

Die Erfahrung des Übergangs liegt bei der modernen Pässefahrt nicht einfach in der „Natur“ der Landschaft, sie ist vielmehr vermittelte, erlernte und schließlich in der Performanz zum Vorschein gebrachte Kulturtechnik. Beschreibungen wie die erwähnte Th. Christomannos’ erfüllten bereits früh einen doppelten Zweck, sie machten die Straßenbauten nicht nur bekannt, sondern fungierten zugleich als Gebrauchsanweisungen, vor allem als Sehhilfen, in denen in topographischer Ordnung lohnende Perspektiven und malerische Plätze vermerkt waren.¹¹ Ihre Illustration tat ein Übriges; spätestens mit den auch medial auf verschiedensten Kanälen begleiteten Bauten der Dreißigerjahre kam die Dynamik selbst ins Bild – selten fehlt das schwungvoll die Kehren berganstrebende Automobil oder die Einladung, sich selbst auf die dynamisch den Raum erschließende Trasse zu denken. Das ist auch ein Prinzip, das in der Tourismuswerbung noch bis lange in die Nachkriegszeit funktioniert: Abfahrtsbereit und einladend stehen da die Busse – häufig mit offenem Verdeck für bessere Sicht – als

Benutzbarkeitshinweise bereit, nicht immer braucht es noch wie in der Anzeige eines Wiener Busunternehmens von 1938 die Assistenzfigur im Dirndl und mit Feldstecher, die uns aufmunternd zuruft:

„Großglockner, mächtig, wunderschön, Ich wollte jeder könnt’ Dich seh’n....“

Mit der Pässefahrt verbindet sich ein neues Raumerleben, weil die Vehikel in einen nicht mehr einfach linear durchmessenen, sondern durch die Anlage der Straßen, ihrer Kehren und Höhendifferenz dreidimensional erschlossenen Raum führen. Aus raumtheoretischer Perspektive und im Sinne der jüngeren Landschaftstheorie formuliert¹², figuriert sich dieser freilich erst relational in der mobilen Erschließung. Anders gesagt, die Passstraße des 20. Jahrhunderts erschließt nicht einfach Raum, sondern kreiert ihn. Das gilt auch in einer etwas weiteren Perspektive, als sie neue Ordnungen von Großlandschaften anstößt und damit über die imaginären Topografien auch in die konkrete lebensweltliche Räumlichkeit eingreift. Die zahlreichen populären, illustrierten Panoramen und Kartenwerke, die sich in diesem Zusammenhang erhalten haben, fassen die Vorstellungen eines Netzes der Alpenstraßen und der durch diese geschaffenen Verbindungen von Nord und Süd, West und Ost ins Bild und suggerieren eine neue Nähe einstmals getrennter Räume oder schwer zugänglicher Gebiete.

Selten ist die Atmosphäre des Übergangs so eindringlich beschrieben worden wie in Ernst Blochs „Maloja-Chiavenna-Drift“, einem Essay, in dem er eigentlich die Flucht aus der für ihn politisch unsicher gewordenen Schweiz beschreibt, aber zugleich das Raumgefühl einer Passfahrt und ihre Semantik reflektiert:



„Nicht alle Wege herab stimmen von vornherein trüb. Es sei denn, daß eine platte Rückkehr mit ihnen verbunden ist. Ins allzu bekannte Tal, in ein Leben, das selber am Boden kriecht. [...] So geht die berühmte Straße steil abwärts. Kehre um Kehre zieht die alte Schlucht von Maloja herunter ins Bergell. Diese Abfahrt nach Italien dürfte die jäheste, dabei die fühlbarste und lebendigste sein. Kein nordsüdlicher Bergtunnel ist damit vergleichbar, auch der durch den Gotthard nicht, trotz der gleichsam ausgelegten Plötzlichkeit des Wechsels. Drehung um Drehung mildert

„Ich war hier“-Beweise am Passschild der Timmelsjochstraße, 2016

Souvenir-Wimpel, 1950er-Jahre



sich die hochalpine Welt und was in ihr ge-
deiht; Arven und Lärchen lassen nach, nun
erscheint die Tanne, nicht vereinzelt, son-
dern fast schon einen kleinen Wald bildend,
zwischen dessen Stämmen die Sonne scheint
und ein Stück Himmel Platz hat. Hindurch
fallend voran geht die Fahrt, aber rückwärts
geht die Jahreszeit: aus frühem Herbst in
frühen August. Voller wird das bota-
nische Orchester, füllt sich mit
immer zuetaneren Stim-
men, der Norden zieht ab
und schmilzt in der weichen,
schweren Luft des Mittags.
Jetzt auch steigt die erste Zeder
aus der Tiefe, die Wipfel heben
sich und werden ein Dach. Rück-
wärts aber, welches Bild, das den
Absturz einfaßt. [...]“¹³

Autobus und Kiosk: Be- wegte und möblierte Wahrnehmung

Als nicht nur „natürliche“, son-
dern immer auch artifizielle und von
ihrer Nutzung und Bedeutung bestimm-
te Orte haben Pässe auch die Ambivalenz
von Differenz (oft im Sinne von Grenze)
und Zusammengehörigkeit (im Sinne des
Verbindenden) zu kommunizieren. Das
macht sie – und besonders die Passhöhen – zu
liminalen Räumen, die einer eigenen Gesetz-
mäßigkeit zu gehorchen scheinen müssen.
Häufig sind im Aufstieg Kehren nummeriert
oder benannt, nie bleibt die Passhöhe unmar-
kiert, um so auf die Abfahrt als einer bewusst
zu erfahrenden zweiten (oder nach dem Über-
gang: dritten) Phase des Rituals einzustim-
men. Ein Hinweisschild mit Höhenangabe ist
das Mindeste, was zu erwarten ist, doch bleibt

es selten dabei. Pässe beheimaten nicht nur
historische Hospize und Wegzeichen, „Sieges-
zeichen des Menschengestes, der die Natur
überwindet“¹⁴, sie sind heute zugleich Orte
eines symbolischen Konsums und in jüngerer
Zeit auch Orte, an denen sich die Reflektion
ihrer historischen Bedeutungen in künstleri-
schen und touristischen Interventionen in die
Landschaft einschreibt.

Zum soziomateriellen Konstrukt der Pass-
höhe – verstanden als Netz von Vorstellungen,
Praktiken und ihrer physischen Realisierung
– gehören auch Orte des Verweilens und des
Konsums. Sie helfen dabei, den Körper auf den
Übertritt einzustimmen (das reicht bis hin zum
Toilettengang, der dafür nicht minder wichtig
sein dürfte wie der Espresso, das Eis oder der
Kauf einer Ansichtskarte). Der räumliche Über-
gang besitzt also auch seine zeitliche Dimensi-
on, wie ein Film wird die Fahrt und mit ihr wohl
auch der Fluss der Zeit angehalten.

Vielleicht sind Passhöhen deshalb auch
Orte, an denen die Ordnungen der Täler ein
Stück weit außer Kraft gesetzt sind. Zumin-
dest in der schönen Literatur ist das ein be-
liebtes Motiv; beispielsweise in Ulrich Bechers
an Übergangsmetaphern insgesamt reichem
Epochenroman „Murmeljagd“¹⁵, wo die Pässe-
fahrt Wendungen einleitet und mit seltsamen
Erscheinungen konfrontiert. Oder auch in
Franz Hohlers meisterhafter Erzählung „Das
Denkmal“, wo die Rast auf der Passhöhe zum
Ausgangspunkt einer dramatischen Verir-
rung in Identitätsfragen wird:

„Der Kaffee war bezahlt. Der ältere Herr
mit dem Aktenköfferchen und dem grauen
Schnurrbart, der ihn getrunken hatte, stand
vor dem Restaurant auf der Paßhöhe und
verspürte keine Lust, in sein Auto zu steigen
[...]“¹⁶

Anmerkungen

- ¹ Scharfe, Martin: Passage, Joch und Pass. Anmerkungen zu Metaphorik, Physik und Kultur-
geschichte des Übergangs. In: Berger, Karl C.; Kron-
steiner, Otmar; Arnold, Herta (Hrsg.): Gegengabe. Fest-
schrift für Herlinde Menardi. Bozen 2014, 213–222.
- ² Eine gute Übersicht dazu bieten verschiedene
Beiträge in Kasper, Michael u.a. (Hrsg.): Alltag –
Albtraum – Abenteuer. Gebirgsüberschreitung und
Gipfelsturm in der Geschichte. Wien, Köln u.
Weimar 2015.
- ³ Spoerl, Alexander: Mit dem Auto auf du. München u.
Wien 1964, 221–223.
- ⁴ Bierbaum, Otto Julius: Eine empfindsame Reise im
Automobil. Von Berlin nach Sorrent und zurück an den
Rhein. Berlin 1903, 53f.
- ⁵ Ebd., 267f.
- ⁶ Vgl. Witte, Karl: Die Alpenpässe. Berlin 1854; für die
mediale Anleitung dank der prägenden Illustrationen
auch Steiger, Johann Martin: Die Schweizerischen
Alpenpässe und die Postkurse im Gebirge. Offizielles
illustriertes Posthandbuch. Mit 156 Originalansichten
in Kupferdruck und 13 Karten. Bern, 1893.
- ⁷ Haushofer, Max: Ueber Alpenreisen. In: Jahrbuch des
Deutschen Alpenvereins 2 (1870/71), 1–15.
- ⁸ Christomannos, Theodor: Die neue Dolomitenstraße.
Bozen–Cortina–Toblach und ihre Nebenlinien. Wien
1909; vgl. Ders., Benesch, Fritz: Die neue Dolomiten-
straße. Bozen–Cortina–Toblach und ihre Nebenlinien.
Wien 1913.
- ⁹ Rigele, Georg: Die Grossglockner-Hochalpenstrasse.
Zur Geschichte eines österreichischen Monuments.
Wien 1998.
- ¹⁰ Zschokke, Walter: Die Strasse in die vergessene Land-
schaft. Der Sustenpass. Zürich 1997.
- ¹¹ Vgl. Pagenstecher, Cord: Die Automobilisierung des
Blicks auf die Berge. Die Grossglocknerstrasse in
Bildwerbung und Urlaubsalben. In: Tourisme et
changements culturels/Tourismus und kultureller
Wandel (= Histoire des Alpes, 9).
Zürich 2004, 245-264.
- ¹² Vgl. Tschofen, Bernhard: Was ist Landschaft? Plädoyer
für Konzepte jenseits der Anschauung. In: Korenjak,
Martin u.a. (Hrsg.): Die Entdeckungen der Land-
schaft. Wien, Köln u. Weimar [im Druck].
- ¹³ Bloch, Ernst: Maloja-Chiavenna-Drift (1934). In: Ders.:
Literarische Aufsätze (Gesamtausgabe, Bd. 9).

- Frankfurt a.M. 1965, 498-503, hier 498f.
- ¹⁴ Vgl. Scharfe (wie Anm. 1), 216.
- ¹⁵ Becher, Ulrich: Murmeljagd. Roman. Reinbek
bei Hamburg 1969.
- ¹⁶ Hohler, Franz: Das Denkmal. In: Ders.: Franz Hohler.
Der Geisterfahrer. Die Erzählungen. München 2013,
300–321.